

biker wollte eine schlanke Vorlage, eine abgemagerte Vorlage. Andere Votanten haben ähnlich argumentiert. Nun ziehe ich die Konsequenzen und sage: Gut, ich bin bereit, diese direkte Verknüpfung mit der Mehrwertsteuervorlage fallenzulassen und das Ganze separat aufzutischen; Sie können dazu wieder ja oder nein sagen. Es ist schade, dass Sie sich hinter einer solchen formalistischen Argumentation verstecken.

Bundesrat **Stich:** Auch das ist kein Antrag des Bundesrates. Trotzdem würde ich Ihnen empfehlen, diesen Antrag anzunehmen. Mit 6,5 Prozent haben wir den Haushalt nämlich nicht saniert; wir hätten aber wenigstens eine Verfassungsgrundlage, um etwas Weiteres zu machen. Die Ueberprüfung des Artikels könnte im Zweitrat erfolgen. Dort wird er noch einmal behandelt, wie alles andere auch.

Abstimmung – Vote
Für den Antrag Thür
Dagegen

41 Stimmen
67 Stimmen

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

92.012

Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

Fortsetzung – Suite

Siehe Seite 405 hiervor – Voir page 405 ci-devant

Art. 20 Abs. 4, 5

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20 al. 4, 5

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 6

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Streichen

Eventualantrag Strahm Rudolf

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)

.... gemäss Artikel 36ter und für die Deckung erfassbarer externer Kosten verwendet.

Art. 20 al. 6

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)

Biffer

Proposition subsidiaire Strahm Rudolf

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)

.... en vertu de l'article 36ter et pour couvrir les coûts externes calculables.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Zur Neugestaltung der weiterzuführenden Strassenbenützungsabgaben gehört die Einführung der Zweckbindung. Bis jetzt kam der Reinertrag der Schwerverkehrsabgabe – wie übrigens auch der Autobahnvignette – der allgemeinen Bundeskasse zugute. Das EVED will dies nun anders und führt dazu zwei Gründe an:

1. Die Schweiz sollte vermeiden, dass die erhobenen Abgaben wegen ihrer Verwendung eine Art Steuercharakter erhielten und damit im Gegensatz zu internationalen Vereinbarungen stünden, welche solche Abgaben als zweckbestimmte Gebühren verstehen.

2. Die Kantone könnten nur dann in den Genuss von solchen Geldern gelangen, wenn diese Gelder ebenfalls gemäss Artikel 36ter BV für Aufgaben im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr eingesetzt würden.

Zum ersten Punkt: Angesichts unserer nicht gerade übervollen Bundeskasse scheint es uns anachronistisch zu sein, das Prinzip der Zweckbindung auf weitere Einnahmequellen auszuweiten. Bereits die Hälfte des Treibstoffgrundzolls und der gesamte Zolzuschlag fliessen in den Strassenfonds, ohne dass wirklich alle Kosten, die der Strassenverkehr verursacht, über diese Kasse abgewickelt werden. Also wird leider weiterhin die allgemeine Bundeskasse dafür aufkommen, neustens ohne Gegenleistung, während immer mehr Geld für den eigentlichen Strassenverkehr zur Verfügung steht und zu erneuten Sachzwängen im Strassenbau führt.

Wenn diese Zweckbindung zugunsten einer europäischen Harmonisierung des Strassengebührens systems eingeführt werden sollte, wären wir sehr dafür, wenn auf der anderen Seite nicht weiterhin in diesem übertriebenen Ausmass schon die Treibstoffzölle dieser Zweckbindung unterworfen wären.

Natürlich würden sich die Automobilverbände und diejenigen, die sie in diesem Rat vertreten, einmal mehr darüber beklagen, dass die Automobilisten ständig als Milchkühe der Nation erhalten müssten. Ihnen möchte ich doch einmal zu bedenken geben, dass die Autofahrer keine arme kleine Minderheit in diesem Lande sind: Die erdrückende Mehrheit der Autofahrerinnen und Autofahrer, vielleicht 4 Millionen an der Zahl, sind doch auch Steuerzahler. Ja, ich behaupte, diese beiden Bevölkerungsgruppen sind nahezu miteinander identisch, es sind keine sich feindlich gegenüberstehende Lager. Darum meine ich, es gebe nichts Gerechteres als eine Besteuerung des Strassenverkehrs. Denn keine Bevölkerungsgruppe hat nur annähernd so viele Repräsentanten und verteilt so gleichmässig auf alle Bevölkerungsschichten und Landesteile wie die Autobenutzerinnen und Autobenutzer und jene, die von den Fahrten und Gütertransporten profitieren. Denn auf diese können ja die Transportunternehmer ihre Gebühren auch überwälzen.

Wenn sich also das EVED den internationalen Gepflogenheiten anpassen will, könnte und müsste es gleichzeitig veranlassen, dass andere Zweckbindungen dafür fallen. Solange es aber so bleibt, wie es ist, halten auch wir am bisherigen System fest.

Zum zweiten Punkt: Eine weitere Oeffnung der Strassenkasse zugunsten der Kantone halten wir ebenfalls nicht für vordringlich. Schon jetzt beziehen diese Gelder aus den Treibstoffzöllen, und das wird weiterhin so bleiben. Allzuviel tut auch das nicht gut, wenn wir bedenken, dass auch die Kantone ihren Strassenbau über die allgemeine Staatskasse zusätzlich finanzieren. Wenn genug Geld vorhanden ist, wird es ja bekanntlich ausgegeben. Ueberhaupt hören wir jetzt von jenen, die das professionelle Sparen auf ihre Fahne geschrieben haben, keinerlei Sparappelle. Die Ausgabenbremse, nach der dann jeweils gerufen wird, ist ein sehr parteiliches Instrument. Sie wird mit schöner Regelmässigkeit immer dann versagen, wenn Strassenausgaben zur Diskussion stehen.

Daher ersuche ich Sie im Namen der Minderheit, diesen Streichungsantrag zu unterstützen. Entziehen Sie der Bundeskasse nicht noch mehr Gelder, und lassen Sie es nicht zu, dass in Zeiten der Finanzknappheit ausgerechnet jene Art von Verkehr weiterhin gefördert wird, die uns künftig gesundheitlich und ökologisch zusätzlich noch teurer zu stehen kommt.

Strahm Rudolf: Mein Eventualantrag ist ein Ergänzungsantrag zur Formulierung der Kommissionsmehrheit. Er käme nur dann zum Zug, wenn der Streichungsantrag der Minderheit Schmid Peter nicht durchkäme.

Ich beantrage, dass die Zweckbindung des Ertrages aus der Schwerverkehrsabgabe etwas modifiziert wird, nämlich dass der Ertrag nicht nur wie der Zollzuschlag gemäss Artikel 36ter BV verwendet wird, also nicht nur zweckgebunden für die Strassenkasse und für den Strassenbau, sondern dass er auch zur Deckung erfassbarer externer Kosten eingesetzt werden kann – und zwar der externen Kosten, soweit sie dem Schwerverkehr zugeordnet werden können.

Es ist allgemein anerkannt, dass der Verkehr die Wegekosten tragen und die Investitionen finanzieren soll. Das ist ja der tiefere Sinn der Zweckbindung für die Strassenkasse. Es ist aber auch anerkannt, von der Gesamtverkehrskonzeption her, von bundesrätlichen Voten her, dass der Verkehr auch die externen Kosten bezahlen soll.

Welches sind die externen Kosten, die ungedeckten Kosten, die vom Verkehr noch anderweitig verursacht werden? Ungedeckte Kosten sind Sozialkosten, d. h., es sind Kosten, die die Allgemeinheit zahlt und die nicht vom Verursacher getragen werden, zum Beispiel die ungedeckten Unfallkosten.

Es gibt eine Erhebung des Stabes für die Gesamtverkehrskonzeption. Die Unfallkosten des Gesamtverkehrs, die nicht durch die Verkehrsteilnehmer, durch Versicherungsprämien usw. bezahlt werden, betragen 1,5 Milliarden Franken. Es gibt weitere Kosten durch Lärmschäden. Es gibt die Abwertung von Liegenschaften. Es gibt Kosten bei den Fassadenschäden – von den Fassadenerosionen, vor allem bei den Sandsteinfassaden in den Städten, ist mindestens die Hälfte dem motorisierten Verkehr anzulasten. Es gibt Schäden durch Luftverschmutzung, Schäden an Kulturen, an Lungen von Kindern usw. Die nicht zugeordneten Kosten, die nicht vom Verursacher bezahlt werden, sind die ungedeckten, externen Kosten. Nochmals: Es ist unbestritten, dass die externen Kosten eigentlich dem Verkehr angelastet werden sollten.

Ich möchte mit meinem Antrag ermöglichen, dass der Schwerverkehr durch die Schwerverkehrsabgabe auch diese externen Kosten bezahlt. Laut Entwurf des Bundesrates soll der gesamte Ertrag wie der Zollzuschlag für den Strassenbau eingesetzt werden. Ich muss sagen, ich verstehe den Bundesrat nicht, Herr Bundespräsident Ogi. Es ist für mich unverständlich, dass der Bundesrat nicht eine Vorlage präsentiert, die wenigstens einen Spielraum für die Anlastung auch der externen Kosten an den Verkehr einräumt, nach den Zielen, die der Bundesrat selber festgelegt hat. Es ist unverständlich, dass 100 Prozent des Ertrages aus der Schwerverkehrsabgabe zweckgebunden in die Strassenkasse fliessen sollen. Diese Zweckbindungen sind unheilvoll. Diese Zweckbindungen sind eine Fehlkonstruktion, vor allem dann, wenn sie, wie es in der Botschaft des Bundesrates heisst, zeitlich unbefristet weitergeführt werden sollen.

Ein Wort zur EG-Verträglichkeit: Es ist von den Kommissionsprechern gesagt worden, man müsse eine Zweckbindung dieser Abgabeerträge mit Rücksicht auf die EG vornehmen, weil die EG rein fiskalische Belastungen des Schwerverkehrs nicht toleriere. Damit wird die volle Zweckbindung für die Strassenkasse begründet.

Mein Vorschlag ist EG-verträglich: Nach dem Transitabkommen mit der EG – Artikel 12 Absatz 1 – sollen dem Schwerverkehr nicht nur die Wegekosten angelastet werden können, sondern auch die externen Kosten. Das Transitabkommen lässt das zu. Es besteht sogar eine Absichtserklärung beider Parteien, der Schweiz und der EG, dass die externen Kosten dem Schwerverkehr angelastet werden sollen.

Der Entwurf des Bundesrates erlaubt diese Öffnung nicht, und meine Hauptfrage zu dieser Vorlage ist folgende: Wie können Sie, Herr Bundespräsident, mit Ihrem Entwurf den Artikel 12 Absatz 1 des Transitabkommens realisieren? Sie haben dann gar keinen Spielraum, um gemäss Transitabkommen auch die externen Kosten entsprechend anzulasten und zu entschädigen. Das heisst: Selbst wenn Sie sie anlasten – das können Sie –, fliessen sie nach Ihrem Entwurf in die Strassenkasse; Sie müssen sie aber auch benützen, um die anfallen-

den externen Kosten, z. B. die Unfallkosten, zu bezahlen. Das ist mit dieser Zweckbindung nicht möglich.

Sie binden sich selber die Hände und haben keine Flexibilität mehr, um die Abgaben auch zur Deckung der effektiven externen Kosten zu verwenden. Eigentlich ist das widersinnig. Ich halte das für eine Fehlkonstruktion.

Ich bitte Sie, meinem Antrag zuzustimmen. An sich bin ich gegen die Zweckbindung und unterstütze deshalb den Antrag der Minderheit. Die Zweckbindung ist eine Fehlkonstruktion. Aber wenn man schon eine Zweckbindung hat, kann man die Mittel nicht hundertprozentig für die Strassenkasse reservieren. Auch die externen Kosten müssen gedeckt werden. Ich möchte die Zweckbindung in diesem Sinne erweitern und bitte Sie, zu bedenken: Mein Antrag bringt einen moderaten Kompromiss zwischen der totalen Zweckbindung, wie sie der Bundesrat will, und einer völligen Streichung der Zweckbindung nach dem Antrag der Minderheit. Das wäre eine Kompromisslösung. Wenn wir diese Öffnung nicht zustande bringen, werden wir später lamentieren, dass wir sämtliche Erträge aus den Strassenabgaben in die Strassenkasse fliessen lassen, die früher oder später zuviel Geld haben wird, und dass es eine falsche Politik ist, ein solches Kassensystem weiterzuführen.

Steiger: Verkehrspolitik wird in diesem Lande, von schönen Sprüchen einmal abgesehen, durch Infrastrukturentscheide gemacht. Zurzeit heisst das Abbau bei der Bahn, selbst wenn Versprechen gebrochen werden müssen. Wir haben noch entsprechende Interpellationen traktandiert.

Beim Privatverkehr habe ich noch nichts von Verzichtplanung gehört. Die Auto-Freaks sind in der Offensive; mindestens hier im Saal haben sie auch schon rechte Teile der Mitte dieses Parlamentes ins Schlepptau genommen.

Wir stehen vor einem sehr harten Verteilungskampf. Was soll noch zum öffentlichen Verkehr fliessen, was in den Privatverkehr? In dieser Lage ist es völlig verfehlt, eine weitere halbe Milliarde Franken pro Jahr automatisch auf die falsche Seite zu lenken. Die Abgaben gemäss den Bundesbeschlüssen A und B zusammen mit dieser Zweckbindung kämen für den Rest dieses Jahrtausends etwa in diese Grössenordnung.

Ich weiss, es gibt theoretisch bei dieser Zweckbindung einen gewissen Spielraum. Neben dem eigentlichen Strassenbau sind werkgebundene Umweltschutzmassnahmen, Landschaftsschutzmassnahmen möglich. Real kommen dem Umweltschutz im Budget 1993 nur 0,5 Prozent zugute. Leider besteht wenig Anlass zur Annahme, dass dieser Spielraum in Zukunft wesentlich besser, weniger strassenseitig, genutzt wird. Genausowenig glaube ich an einen Erfolg der Vorstösse, die jetzt von der grünen und der SP-Fraktion zur Modifizierung der Zweckbindung eingereicht worden sind. Für mich hat das ein wenig mit politischer Augenweiderei zu tun: Man will getrost wieder einmal «ja, aber» sagen können. Wenn schon, müsste die Öffnung jetzt erfolgen, beispielsweise mit dem Eventualantrag Strahm Rudolf. Dann hätten wir es genagelt. Dann hätten wir vor der Schlussabstimmung wenigstens diese Öffnung sicher.

Besser wäre es aber, diese unheilvolle Zweckbindung ganz bleibenzulassen. Ich sage bewusst «bleibenzulassen», nicht die Zweckbindung zu streichen, denn sie kommt ja erst mit dieser Vorlage ins Spiel; sie wird für die Weiterführung dieser beiden Abgaben aus ökologischer Sicht zu einer enormen Belastung werden.

Die SP-Fraktion ersucht Sie um Unterstützung der Minderheit. Erlauben Sie noch einen persönlichen Nachsatz: Für mich selbst ist es nicht nur wichtig, dass keine Zweckbindung kommt, für mich ist es entscheidend. Mit diesem Strassenbauautomatismus würden für mich persönlich die Bundesbeschlüsse A und B unannehmbar. Ich könnte mir vorstellen, dass es bei der Volksabstimmung einigen anderen gleich ergehen würde.

M. Cavadini Adriano: Je serai très bref. Je vous invite à repousser la proposition de minorité Schmid Peter. Si vous vous reportez à la page 19 du message du Conseil fédéral, les motifs qui ont poussé le Conseil fédéral à prévoir cet

article sont exposés très clairement. Il n'y a pas seulement une facilité d'application en fonction des critères utilisés pour la surtaxe sur les carburants, il y a aussi la praticabilité de la redevance sur les poids lourds, étant donné qu'avec ce système celle-ci prendra la forme d'une taxe et non pas d'un impôt, ce qui ne posera pas de problème au niveau international. Enfin – je reprends les arguments que j'ai déjà développés ce matin – si l'on veut augmenter les chances d'acceptation de cet arrêté par le peuple, l'alinéa 6 est un élément positif du fait de cette affectation bien déterminée qui, en plus, assure une rentrée financière aux cantons, rentrée provenant du produit de la redevance. Ce sont des éléments qui pourront être développés et utilisés lors de la campagne. Pour toutes ces raisons, je vous invite à ne pas accepter la proposition de minorité Schmid Peter et à suivre le Conseil fédéral et la majorité de votre commission.

Binder: Die SVP-Fraktion tritt für die Zweckbindung ein und lehnt den Minderheitsantrag Schmid Peter ab. Von dieser Zweckbindung profitieren auch die Kantone und die Gemeinden, deren Aufgaben im Bereich des Strassenunterhaltes liegen. Ich betone: Wir sind auch nicht der Meinung, dass übermässig Strassen gebaut werden müssen. Aber die Strassen müssen längerfristig unterhalten werden können, und auch diese Kosten müssen gedeckt sein.

Im übrigen verursacht der Verkehr natürlich nicht nur externe Kosten, sondern er hat auch externe Nutzen. Wir haben in der Kommission des langen und breiten darüber gesprochen. Nur, das gebe ich zu, sind diese viel schwieriger zu quantifizieren, darum wird man es wohl bis zum heutigen Tag nicht getan haben. Ich meine, sinnigerweise müssten den externen Kosten auch die externen Nutzen gegenübergestellt werden, und das Resultat müsste dann beurteilt werden.

Die Zweckbindung ist ein neues Element in dieser Schwerverkehrsabgabe. Dies aus internationalen Gründen, Herr Cavadin Adriano hat das bereits betont. Die Abgabe erhält hier den Charakter der Gebühren, und es wird ihr der Steuercharakter genommen.

Im übrigen möchte ich Ihnen einmal mehr sagen, dass diese Zuweisung an die Treibstoffzollkasse letztlich auch dazu da ist und dazu beiträgt, dass Gelder an den öffentlichen Verkehr weitergehen, also zum Beispiel an den kombinierten Verkehr Schiene/Strasse. Sie tragen so gesehen auch etwas zur Umweltverbesserung bei.

In diesem Sinne bitte ich Sie im Namen der SVP-Fraktion, den Antrag der Minderheit Schmid Peter abzulehnen.

Vollmer, Berichterstatter: Ich möchte nicht verhehlen, dass ich persönlich für den Antrag der Minderheit Schmid Peter Sympathien habe und auch für den Vermittlungsantrag Strahm Rudolf grosse Sympathien hege.

Ich möchte Ihnen aber als Kommissionssprecher dennoch nahelegen, diese beiden Anträge abzulehnen. Die Kommission hatte gute Gründe, weshalb sie nicht auf den Antrag Schmid Peter eingetreten ist; sie wurden bereits dargelegt.

1. Dass diese Zweckbindung überhaupt eingeführt wurde, hat damit zu tun, dass wir schon seinerzeit, als wir diese Schwerverkehrsabgabe einführen, sehr grosse internationale Schwierigkeiten bekamen. Es gibt noch heute Retorsionsmassnahmen gegenüber der Schweiz. Die Zweckbindung löst dieses Problem insofern, als damit ganz klar belegt ist, dass es sich nicht mehr um Fiskalabgaben, sondern eben um zweckgebundene Gebühren handelt. In dem Sinne gibt es tatsächlich einen sehr guten Grund, dass der Bundesrat diese Zweckbindung einführt.

2. Es war für die Kommission sicher mit ausschlaggebend, dass man davon ausging, mit dieser Zweckbindung werde auch die Akzeptanz in der Volksabstimmung, die über diese Vorlagen nötig sein wird, erhöht.

Man muss vielleicht hier deutlich sagen: Es gibt keine verbindliche EG-Richtlinie, obwohl wir uns als Nichtmitglied der EG auch nicht daran halten müssten, aber wir sind mit dem Transitvertrag auch in diese Verkehrspolitik mit eingebunden. Es gibt aber innerhalb der europäischen Verkehrspolitik eine klare Vorgabe, wonach ein Zusammenhang zwischen den Be-

nützungsgebühren und den Wegekosten hergestellt werden muss. Diesen Zusammenhang stellen wir mit der Einführung dieser Zweckbindung für die Autobahnvignette und vor allem für die Schwerverkehrsabgabe beim Beschluss A her.

Herr Strahm Rudolf möchte jetzt diese Zweckbindung modifizieren. Wir haben den Antrag nicht in dieser Form in der Kommission gehabt. Sinngemäss hat die Kommission aber darüber beraten und ist zum Schluss gekommen, dass es so nicht geht. Was Herr Strahm Rudolf hier vorschlägt, wäre letztlich die Eröffnung einer neuen Kasse. Wir haben jetzt die Kasse nach Artikel 36ter BV, in welche die Gelder der Treibstoffzölle fliessen, mit einer bestimmten Zweckbindung verfassungsmässig festgelegt. Herr Strahm will jetzt einzig und allein für diese Vignette und für die Schwerverkehrsabgabe eine neue Zweckbindung definieren, so dass wir in Zukunft nicht mehr eine Treibstoffzollkasse mit einer bestimmten Zweckbindung hätten, sondern zwei. Wir können uns mit Recht fragen, ob es sich rechtfertigt, lediglich für diese doch verhältnismässig bescheidenen Beiträge, die aus der Schwerverkehrsabgabe und aus der Autobahnvignette in diese Treibstoffzollkasse fliessen, eine Sonderzweckbestimmung zu schaffen. Das sind die Gründe, weshalb Ihnen die Kommissionsmehrheit hier deutlich, mit 18 zu 4 Stimmen, empfiehlt, diese Zweckbindung so zu akzeptieren.

Ich möchte aber diese Gelegenheit wahrnehmen – das ist durchaus auch im Sinne der Kommission, und Herr Binder hat schon darauf hingewiesen –, um folgendes klarzustellen: Die Zweckbindung, wie sie heute in Artikel 36ter festgelegt ist, ist eigentlich eine sehr viel offener als die heute in der Praxis angewendete. Nach diesem Verfassungsartikel ist es durchaus möglich, dass auch Umweltmassnahmen, Landschaftsmassnahmen, Huckepackverkehr und verkehrstrennende Massnahmen mitfinanziert werden. Wenn wir Ende Jahr die Rechnung ansehen, stellen wir aber fest, dass für all diese möglichen verfassungsrechtlichen Aufgaben der Zweckbindung sehr wenig Geld bereitgestellt wird, dass der Grossteil, über 90 Prozent der Mittel, ausschliesslich in den Strassenbau fliesst.

Wenn wir heute schon argumentieren – wie Herr Binder das getan hat –, dass diese Zweckbindung ja sehr viel offener ist, dass es sich nicht nur um den Strassenbau handelt, wäre es sicher angezeigt, dass der Bundesrat diese Zeichen aufnimmt und in Zukunft dafür sorgt, dass diese Zweckbindung tatsächlich so ausgeschöpft wird, wie es uns die Verfassungsgrundlage ermöglichen würde.

Aus diesem Grund möchte ich Sie bitten: Stimmen Sie dem Bundesrat und der Kommissionsmehrheit zu! Es gibt eben doch diese beiden ganz gewichtigen Argumente der internationalen Koordination. Vor allem wäre eine Annahme dieser Anträge für die Zukunft der Strassenbenützungsabgaben nicht von Gutem: Wir würden dann wieder in Schwierigkeiten kommen, weil man uns nachweisen könnte, dass wir sogar die Fiskalabgaben erhöhen und uns damit gegen unsere Absichtserklärungen im Transitvertrag stellen.

Ich bitte Sie aus diesen Gründen im Namen der Kommissionsmehrheit, dem Bundesrat zuzustimmen.

M. Caccia, rapporteur: La minorité Schmid Peter met en cause l'affectation de cette redevance, on le verra aussi dans l'arrêté B sur la vignette autoroutière.

A propos de cette affectation, il faut reparler des difficultés qui ont marqué l'introduction de ces redevances au niveau international, difficultés qui découlaient du fait que ce système de redevance ressemblait beaucoup à un système d'imposition fiscale. Il faut rappeler que la Suisse a même signé des accords de non-imposition fiscale dans le domaine routier avec de nombreux pays.

La proposition du Conseil fédéral vise effectivement à éliminer ou à éviter les difficultés de caractère international. En soulignant davantage le caractère de taxe de cette redevance, on évite qu'on puisse l'interpréter comme un impôt, afin de supprimer les résistances, voire d'éventuelles mesures de rétorsion.

Il faut cependant rappeler que, dans la formulation de l'article 36ter de la Constitution fédérale, il y a une possibilité

d'utilisation qui est assez ouverte. Il ne s'agit pas simplement de la réalisation d'infrastructures routières, il y a aussi des possibilités d'engagement financier de la part de la Confédération sur les problèmes d'amélioration du trafic dans les agglomérations, pour des mesures en faveur de la protection de l'environnement ou pour des mesures relatives au soutien du trafic combiné. Il faut donc essayer d'exploiter de façon complète les possibilités et l'ouverture de la formulation de l'article 36ter et accepter la proposition du Conseil fédéral si l'on veut éviter de nouvelles difficultés au niveau international.

La proposition Strahm Rudolf tend à redéfinir l'objet de cette affectation, c'est-à-dire les mesures pour lesquelles on peut envisager l'utilisation de ces redevances. C'est une démarche qui m'intéresse beaucoup, personnellement, mais qui, dans la logique de l'arrêté actuel, qui veut prolonger un système d'imposition tel que nous l'avons introduit en 1985, pose certains problèmes.

A mon avis et selon celui de la majorité de la commission, après les débats qu'on a eus, il faut attendre, pour cet élargissement de l'utilisation possible des redevances, l'application du nouvel article constitutionnel qui vous est proposé dans l'arrêté C. Là, on abordera de façon plus étendue le problème de l'affectation ou le problème des recettes de cette redevance.

Donc, au nom de la majorité de la commission, je vous invite à suivre le Conseil fédéral. Cette majorité s'est exprimée dans les débats de notre commission par 18 voix en faveur de cette affectation contre 4 voix pour la minorité Schmid Peter et avec deux abstentions. C'est donc ce résultat qui me permet de vous inviter à soutenir la majorité, et avec elle, le Conseil fédéral.

Bundespräsident **Ogi**: Die fehlende Zweckbindung wurde immer wieder als ein grosser Mangel empfunden. Das ist der Grund, weshalb der Bundesrat – jetzt unterstützt durch die Mehrheit Ihrer Kommission – diese fehlende Zweckbindung vorgesehen hat. Das heisst: Man kann diese Abgabe nicht mehr als Fiskalabgabe bezeichnen, sondern es ist eine Abgabe, die dem Verkehr zugute kommen soll. Damit wird die von uns verlangte Klarheit geschaffen.

Die Erträge aus der Schwerverkehrsabgabe sollen künftig für Strassenzwecke, aber auch für Umweltmassnahmen im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr verwendet werden. Hier hat man also eine Verbesserung im Sinn. Ziele, wie sie Herr Schmid Peter vorgetragen hat, hat man durchaus erreicht.

Ich möchte Sie deshalb bitten, der Mehrheit Ihrer Kommission zu folgen und hier unbedingt diese fehlende Zweckbindung zu korrigieren.

Nachdem ich annehmen darf, dass Sie der Kommissionsmehrheit und dem Bundesrat folgen werden, möchte ich Sie bitten, auch den Antrag Strahm Rudolf abzulehnen. Herr Vollmer hat ausführlich begründet, weshalb der Antrag Strahm Rudolf abgelehnt werden soll. Namentlich hat man die Erweiterung dieser Zweckbindung vorgenommen, und das heisst, dass die Neat beispielsweise mit 25 Prozent finanziert werden kann. Das ist etwas, was das Parlament genehmigt hat, und das sind viele Milliarden Franken – Milliarden, nicht Millionen! Ich erinnere daran – Herr Steiger hat es zu Recht gesagt –, dass man jetzt auch Umweltschutzmassnahmen und Landschaftsschutzmassnahmen – soweit sie im Zusammenhang mit dem Strassenverkehr stehen – unterstützen kann. Ich erinnere auch an die Förderung des kombinierten Verkehrs, er kann nun ebenfalls durch diese Treibstoffzollkasse und durch die Schwerverkehrsabgabe unterstützt werden.

Ich hatte etwas Mühe, Herr Strahm Rudolf, Ihrer Logik zu folgen: Sie haben den Artikel 12 des Transitabkommens erwähnt. Lesen Sie Absatz 2! Wir haben dieses Vorgehen mit der EG abgesprochen und koordiniert. Ich habe weiter etwas Mühe, Ihrer Logik zu folgen, wenn Sie, der Sie doch eigentlich gegen «Kässeli» sind – Herr Vollmer hat es bereits gesagt –, jetzt für die 136 Millionen Franken, die die Schwerverkehrsabgabe einbringen wird, ein besonderes «Kässeli» einrichten wollen – so haben wir Sie jedenfalls verstanden.

Die Situation ist also so, dass Sie hier als erstes diese Zweck-

bindung beschliessen und damit den Minderheitsantrag Schmid Peter ablehnen sollten. Zweitens dürfen Sie dem Antrag Strahm Rudolf auch nicht folgen, weil Sie damit eine spezielle Kasse bilden würden. Wir sind gegen Sonderkässeli. Wir haben aber diese Zweckbindung auf alle Bereiche erweitert, die die beiden Kommissionsreferenten erwähnt haben. Ich bitte Sie deshalb, beide Anträge abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit	48 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	87 Stimmen
Für den Antrag Strahm Rudolf	53 Stimmen

Art. 20 Abs. 7

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 20 al. 7

Proposition de la commission

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 20 Abs. 8

Antrag der Kommission

Mehrheit

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Art. 20 al. 8

Proposition de la commission

Majorité

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Cavadini Adriano, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit: Die Minderheit und die einstimmige FDP-Fraktion beantragen Ihnen, diese Befristung aufrechtzuerhalten. Es ist bisher bewährte Praxis gewesen, dass die Bundesabgaben befristet werden. Selbst die Bundesfinanzordnung war bisher stets befristet, und das hat sich tatsächlich bewährt.

Der Versuch, diese Befristung bei der Bundesfinanzordnung aufzuheben, ist in der Abstimmung am 2. Juni 1991 gescheitert. Ich behaupte nicht, die Abstimmung sei nur deshalb gescheitert, aber auch deshalb.

Das Prinzip ist sicher richtig, wonach sich Volk und Stände von Zeit zu Zeit darüber aussprechen können, ob eine bestimmte Abgabe noch nötig sei, ob sie noch gerechtfertigt sei. Es ist ja denkbar, dass sich die Situation bis in zehn Jahren so ändert, dass eine Abgabe nicht mehr als sinnvoll oder nicht mehr als nötig erachtet wird, so dass neue Ueberlegungen nötig werden.

Wenn wir aber diese Abgabe unbefristet beschliessen, wird der Bundesrat – das wissen Sie ganz genau – nie und nimmer darauf verzichten. Er wird sich hüten, diese Frage überhaupt zur Diskussion zu stellen. Deshalb müssen wir dafür sorgen, dass diese Diskussion in zehn Jahren wieder stattfinden kann. Bei der Einführung von Schwerverkehrsabgabe und Vignette ist diese Befristung ebenfalls als richtig erachtet worden. An dieser Situation hat sich seither nichts geändert. Was damals

als richtig angesehen wurde, kann auch heute noch als richtig angesehen werden.

Bei der Schwerverkehrsabgabe soll nun die bisherige Lösung durch eine leistungs- beziehungsweise verbrauchsabhängige Regelung abgelöst werden. Wann – wenn überhaupt – dies geschehen soll, steht noch in den Sternen. Wenn nun tatsächlich die neue Form dieser Abgabe kommt, ist es automatisch so, dass die bisherige Regelung dahinfällt. Sollte aber der Fall eintreten, dass diese neue Regelung überhaupt nicht oder in- nert der nächsten zehn Jahre nicht eingeführt wird, so ist es richtig, dass wir erneut über den Sinn der heutigen Regelung befinden können. Solche Abgaben sollten nicht verewigt werden. Wir sollten hier die Befristung belassen.

In diesem Sinn beantrage ich Ihnen Zustimmung zur Minder- heit.

Vollmer, Berichterstatter: Die Kommissionmehrheit emp- fiehlt Ihnen (13 zu 8 Stimmen), den Antrag der Minderheit Fi- scher-Seengen abzulehnen. Wir haben in der Eintretensde- batte ausführlich und deutlich klargemacht, dass gerade die- ses Wegkommen von der Befristung eines der Kernstücke die- ser Vorlage ist. Es macht doch keinen Sinn, dass wir diese Ue- bung allenfalls in zehn Jahren wieder durchführen, wieder das Volk bemühen und eine Volksabstimmung über etwas durch- führen, was sich seit zwanzig Jahre bewährt hat und akzeptiert worden ist. Vermeiden wir doch solche unnötigen Uebungen, solche unnötigen Belastungen des Parlamentes, solche un- nötigen Belastungen mit der Volksabstimmung.

Es kommt dazu – das war für die Kommissionmehrheit der wichtige Grund dafür, keine Befristung mehr in den Beschluss aufzunehmen –, dass dieser Bundesbeschluss A mit der Schwerverkehrsabgabe ohnehin nur als Uebergangsrege- lung gedacht ist. Wir möchten mit dem Beschluss C diesen jet- zigen Beschluss A ablösen, d. h. die jetzige Schwerverkehrs- abgabe mit einer leistungsabhängigen ersetzen: Diese Ab- gabe berücksichtigt all diese Kritiken und Positionen, die heute morgen dargelegt worden sind, weil sie sinnvoller ist, wenn sie leistungsabhängig ist; dann wird dieser Beschluss A wegfallen. Es könnte sein, dass wir diese Frist von zehn Jah- ren nicht einhalten können, dass es länger dauert, weil wir das wenn möglich europäisch koordinieren möchten. Dann stün- den wir vor der Situation, dass wir wegen einem oder wegen zwei Jahren Verspätung bei der Inkraftsetzung der neuen, lei- stungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe das Volk für die Verlängerung des bisherigen Regimes um vielleicht ein oder zwei Jahre noch einmal bemühen müssten.

In dem Sinne ist die Kommissionmehrheit eindeutig den Ar- gumenten des Bundesrates gefolgt. Es geht nicht darum, dass wir eine solche Abgabe für alle Ewigkeit festschreiben. Es geht darum, dass wir die heutige Abgabe ablösen, uns aber nicht unter Druck setzen lassen, weil nicht wir allein darüber bestimmen werden, wie diese neue Abgabe aussehen wird. Das müssen wir mit unseren Nachbarländern koordinieren.

Herr Fischer-Seengen, wenn der Bundesrat nach zehn Jah- ren – wenn es eigentlich Sinn machen würde, diese Abgabe abzuschaffen und auf diese Einnahmen zu verzichten – so hartnäckig wäre und uns das nicht unterbreiten wollte, hätte dieses Parlament jederzeit mittels seiner Instrumente – mittels einer parlamentarischen Initiative – die Möglichkeit, diese Schwerverkehrsabgabe wieder aufzuheben und das den Stimmberechtigten zu unterbreiten. Wir sind nicht völlig ohne Mittel, wenn diese Schwerverkehrsabgabe in zehn Jahren nur wegen der Starrköpfigkeit des Bundesrates einfach weiterge- führt würde – was ich mir nicht vorstellen kann.

Wir bitten Sie deshalb: Stimmen Sie mit der Kommissions- mehrheit und mit dem Bundesrat, beenden wir die unnötigen Uebungen im Parlament und diese unnötigen Volksabstim- mungen für Dinge, die unbestritten sind, die akzeptiert sind.

Ich bitte Sie im Namen der Kommissionmehrheit, den Antrag der Minderheit Fischer-Seengen abzulehnen.

M. Caccia, rapporteur: La majorité de la commission propose par 13 voix contre 8 d'en rester au texte du Conseil fédéral. L'arrêté que nous sommes en train de discuter devrait en tout cas être considéré comme une transition en direction de la so-

lution qui est proposée à l'arrêté C. Mais il nous semble qu'en limitant sa durée on risquerait d'amener quelques complica- tions supplémentaires peut-être pour un temps très court. Si vous avez bien suivi la formulation de ce nouvel arrêté, vous verrez au chiffre II alinéa 2 qu'on a même dû s'empresse- r de définir clairement son entrée en vigueur, le 26 février 1994, afin de liquider l'une des questions ouvertes, à savoir si la période de dix ans inscrite à l'article 17 actuel des dispositions transi- toires était valable à partir du 26 février 1984 ou du 1er janvier 1985. Donc, il nous semble raisonnable de ne pas prévoir une limite pour la durée de la validité de cet article constitutionnel. Mais il vaut la peine de rappeler, si vous avez bien lu l'alinéa 7 de l'article que nous sommes en train de discuter, que si pour l'introduction ou pour la prolongation de la durée de la percep- tion de cette redevance il faut passer devant le peuple, en vota- tion populaire, par contre pour réduire cette redevance ou même pour la supprimer, il n'est plus nécessaire d'aller devant le peuple. L'alinéa 7 stipule: «La perception de cette rede- vance peut être restreinte ou supprimée par une loi.» Donc, avec une initiative parlementaire, on peut même proposer une loi qui rend caduc cet article dans une année, dans cinq an- nées, dans dix années, il n'est même plus nécessaire d'aller devant le peuple.

C'est la raison pour laquelle nous croyons que ne pas préciser la durée de validité de cet article constitutionnel ne restreint ni les droits du peuple ni surtout de façon illicite les droits de ce Parlement.

Präsident: Die Mehrheit der SVP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie für die Befristung ist.

Bundespräsident **Ogi:** Ich finde diese Befristung falsch und möchte versuchen, auch die Mehrheit der SVP-Fraktion zu überzeugen. Herr Fischer-Seengen hat kein Vertrauen in den Bundesrat. Herr Fischer glaubt, der Bundesrat habe Lust, diese Schwerverkehrsabgabe bis zum Geht-nicht-mehr auf- rechtzuerhalten. Dem ist nicht so. Auch der Bundesrat möchte keine unbegrenzte Verlängerung der pauschalen Abgabe, aber der Bundesrat möchte nicht einen fixen Termin in die Ver- fassung schreiben.

Schauen Sie, wie lange wir gebraucht haben, bis wir Ihnen diese neue Vorlage präsentieren konnten, wie lange die Kom- mission sie behandelt hat, wie lange Sie nun brauchen, um diese Vorlage zu beraten.

Wir wissen heute nämlich noch nicht, wann eine EG-weite Schwerverkehrsabgabe kommt. Dabei ist uns aber klar: Je frü- her eine solche Abgabe kommt, desto besser. Der Vorschlag des Bundesrates und der Mehrheit der Kommission lautet deshalb dahin, die pauschale Abgabe solle so lange beste- henbleiben, bis sie durch eine leistungsabhängige Abgabe er- setzt werden kann. Damit dienen wir mehreren Anliegen. Wir dienen dem Anliegen der Flexibilität; wir bleiben flexibel, und wir sollten gerade in der heutigen Zeit flexibel sein. Wir können die pauschale Abgabe nahtlos durch die künftige Abgabe er- setzen, das ist in der heutigen Zeit auch sehr wichtig, und wir schreiben in die Verfassung, dass wir eine solche Ablösung wollen und setzen damit auch ein politisches Zeichen, nicht nur ein politisches Signal.

Ich bitte Sie deshalb, den Minderheitsantrag Fischer-Seengen abzulehnen. Haben Sie doch etwas mehr Vertrauen in diesen Bundesrat! Machen Sie doch nicht eine unnötige Uebung. Herr Fischer, Sie verlangen ja immer wieder, dass wir schlanke Vorlagen präsentieren. Et voilà, könnte ich sagen! Wir haben jetzt etwas Schlanke vorgeschlagen. Und dann baut man wiederum Hindernisse auf.

Ich möchte Sie bitten, konsequent zu sein und diesen Minder- heitsantrag abzulehnen.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit
Für den Antrag der Minderheit

64 Stimmen
55 Stimmen

Ziff. II

Antrag der Kommission

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

71 Stimmen

Dagegen

20 Stimmen

B. Bundesbeschluss über die Weiterführung der Nationalstrassenabgabe**B. Arrêté fédéral concernant la prorogation de la redevance pour l'utilisation des routes nationales****Präsident:** Herr Dreher hat seinen Nichteintretensantrag bereits begründet*Abstimmung – Vote*

Für den Antrag der Kommission

offensichtliche Mehrheit

(Eintreten)

Für den Antrag Dreher

Minderheit

(Nichteintreten)

*Detailberatung – Discussion par articles***Titel und Ingress, Ziff. I Einleitung***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Titre et préambule, ch. I introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Angenommen – Adopté***Art. 36quinquies Abs. 1***Antrag der Kommission**Mehrheit*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Minderheit I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

.... eine jährliche Abgabe von 30 Franken.

(Rest des Absatzes streichen)

Minderheit II

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Schmied Walter)

.... eine jährliche Abgabe von 40 Franken. Der Abgabesatz kann mit einem referendumpflichtigen Bundesbeschluss angepasst werden, sofern die Strassenverkehrskosten dies rechtfertigen.

Minderheit III

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

.... eine jährliche Abgabe von 40 Franken.

(Rest des Absatzes streichen)

Art. 36quinquies al. 1*Proposition de la commission**Majorité*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

Minorité I

(Giezendanner, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giger)

.... une redevance annuelle de 30 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes.

(biffer le reste de l'alinéa)

Minorité II

(Cavadini Adriano, Bezzola, Binder, Fischer-Seengen, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Schmied Walter)

.... une redevance annuelle de 40 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes. Le taux de redevance peut être adapté, le cas échéant, dans la mesure où les coûts du trafic routier le justifient, au moyen d'un arrêté fédéral soumis à référendum.

Minorité III

(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)

.... une redevance annuelle de 40 francs ne dépasse pas 3,5 tonnes.

(biffer le reste de l'alinéa)

Kern, Sprecher der Minderheit I: Vor nicht ganz zwei Wochen hat das Volk zur Treibstoffpreisverteuerung ja gesagt. Mit 20 Rappen pro Liter Treibstoff wird der Automobilist mehr belastet.

Sicher haben Sie gelesen, dass auch die Tourismusbranche leidet. Die Logiernächte sind drastisch zurückgegangen. Jeder ausländische Gast, der mit dem Auto oder Motorrad in die Schweiz kommt, muss eine Vignette zu 30 oder neu 40 Franken lösen, oder er muss die Autobahn meiden.

Ja, glauben Sie denn wirklich, eine Verteuerung der Vignette werde von den Touristen einfach so hingenommen? Schon bei der Einführung der Vignette haben Umfragen ergeben, dass sich viele, ja sogar alle Touristen an der Vignette mehr als nur stören. Auch hier stellt sich doch wieder die Frage der Revitalisierung. Die Tourismusbranche leidet, dieses Parlament aber wird nicht müde, der Wirtschaft in der Schweiz Hürde um Hürde aufzubauen. Das Wort Deregulierung wird doch schon lächerlich.

Ich bitte Sie im Interesse einer gesunden Volkswirtschaft, einer gut funktionierenden Tourismusbranche und nicht zuletzt in Ihrem eigenen Interesse dringend, der Minderheit I zuzustimmen.

M. Cavadini Adriano, porte-parole de la minorité II: Deux mots pour dire qu'on retrouve ici la même proposition que celle discutée ce matin pour l'adaptation de ces taxes, soit à l'évolution des prix – comme dans le projet du Conseil fédéral-, soit – selon ma proposition – à l'évolution du compte routier. Ce matin, notre conseil a approuvé ma proposition relative à la redevance sur les poids lourds.

Je vous invite à agir de même lors de la discussion sur la vignette. La majorité du groupe radical est favorable à ma proposition, comme à l'augmentation de la vignette de 30 à 40 francs. Je ne comprends vraiment pas qu'on puisse discuter ici sur une différence de 10 francs. Quand vous vous déplacez en Italie, par exemple si vous allez de la frontière tessinoise jusqu'à Florence, vous dépensez entre 80 et 90 francs en une journée pour l'aller et retour, alors qu'ici on envisage d'augmenter le prix de la vignette pour une année de 30 à 40 francs. Je vous invite donc, soit à rejeter la proposition de la minorité I, soit à approuver la proposition de la minorité II qui est pratiquement analogue à celle qu'on a déjà votée ce matin.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit III: Ich habe heute morgen eingehend den gleichlautenden Antrag für die Schwerverkehrsabgabe begründet. Ich finde es nicht notwendig, das nochmals zu wiederholen. Ich bitte Sie einfach, dem Antrag der Minderheit III zuzustimmen.**Präsident:** Die SP-Fraktion lässt mitteilen, dass sie den Antrag der Mehrheit unterstützt.**Vollmer, Berichterstatter:** Zum Antrag der Minderheit I (Giezendanner) möchte ich keine weiteren Äusserungen machen. Ich habe vom Vertreter der Minderheit, Herrn Kern, keine Argumente gehört, die man widerlegen könnte, weil er gar keine auf den Tisch gelegt hat. Ich glaube, es wäre diesem Rat nicht angemessen, wenn wir jetzt noch eine halbe Stunde lang darüber diskutieren würden, ob diese Erhöhung auf 40 Franken tatsächlich gerechtfertigt ist oder nicht. Der Bundesrat hat

das in seiner Botschaft mehr als deutlich begründet. Seit der Einführung der Vignette sind zehn Jahre verflossen. Es ist absolut massvoll und vertretbar, diese Anpassung vorzunehmen.

Ich möchte jetzt aber doch noch eine Bemerkung zum Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) machen. Es ist – rein formell gesehen – der gleiche Antrag, den die Minderheit I (Cavadini Adriano) bei Artikel 20 Absatz 3 Beschluss A vorgelegt hat. Und ich möchte den Rat auf etwas aufmerksam machen, weil ich den Eindruck habe, dass bei der Abstimmung von heute morgen nicht alle Ratsmitglieder genau herausspüren konnten, wie die Gegenüberstellung in der Abstimmung zwischen dem Antrag der Kommissionmehrheit und dem Antrag der Minderheit I (Cavadini Adriano) vollzogen wurde: Wir haben bei diesem Antrag diskutiert, ob es richtig ist, dass dem Bundesrat die Kompetenz erteilt wird, die Teuerung allenfalls mit einer Abgabenerhöhung zu berücksichtigen. Und Herr Cavadini Adriano hat den Antrag der Minderheit I damit begründet, dass man das nicht einfach dem Bundesrat überlassen dürfe, sondern dass man hier einen referendumspflichtigen Erlass beschliessen müsse und dem Bundesrat diese Kompetenz nicht automatisch geben dürfe.

Lesen Sie einmal den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano), und Sie stellen fest, dass der Rat auch mit einem solchen referendumspflichtigen Erlass die Teuerung nicht berücksichtigen könnte. Der Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) beschränkt sich mit seiner Kompetenz darauf, dass dieser Rat mit einem referendumspflichtigen Erlass nur dann die Anpassung des Abgabengesetzes vornehmen kann, wenn es sich aus der Strassenrechnung aufdrängt. Nur wenn also die Strassenverkehrsrechnung derart negativ ausfallen würde, wäre es dem Parlament überhaupt möglich, diese Gebühren mit einem referendumspflichtigen Bundesbeschluss anzupassen. Es ist nicht einmal mehr eine Kompetenz an den Gesetzgeber gegeben, nach einigen Jahren diesen Abgabensatz der Teuerung anzupassen. Nicht einmal dem Gesetzgeber ist es damit erlaubt, auch nicht mit einem referendumspflichtigen Erlass, es sei denn, wir würden die Verfassung nochmals abändern.

Der Rat hat heute morgen diesbezüglich offenbar in Unkenntnis der genauen Auswirkungen des Antrages der Minderheit I (Cavadini Adriano) zu Artikel 20 Absatz 3 Beschluss A diesen knappen Entscheid gefällt. Ich möchte Sie bitten, bei der Autobahnvignette nicht noch einmal den gleichen Fehler zu machen. Es geht hier einzig und allein darum, die Kompetenz zu erteilen, dass im Falle einer Teuerung nach einigen Jahren eine Anpassung erfolgen kann.

Wenn Sie den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) zu Artikel 36quinquies Absatz 1 Beschluss B annehmen, wird dieses Parlament unter keinem Titel mehr eine Anpassung an die Teuerung vornehmen können, auch nicht unter Respektierung des Referendums, und das ist ein ganz gewaltiger Unterschied zu dem, was Bundesrat und Kommissionmehrheit vorschlagen.

Ich bitte Sie deshalb im Namen der Kommissionmehrheit (17 zu 6 Stimmen), deren Antrag zuzustimmen und den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) abzulehnen. Wir müssen eine gewisse Kompetenz offenlassen, damit die Teuerung später allenfalls berücksichtigt werden kann. Mit dem Minderheitsantrag II (Cavadini Adriano) verbauen wir diese Möglichkeit, und wir könnten uns einzig und allein auf die Situation der Strassenverkehrsrechnung abstützen. Die Strassenverkehrsrechnung – Sie wissen das genauso gut wie ich – ist eines der umstrittensten Instrumente der Verkehrs- und Fiskalpolitik. Es wäre nicht klug, wenn wir eine allfällige Erhöhung an diese Strassenverkehrsrechnung koppeln würden.

M. Caccia, rapporteur: Au nom de la majorité de la commission, je vous propose de repousser les trois propositions de minorité.

La proposition de la minorité I (Giezendanner) prévoit d'en rester à la redevance actuelle de 30 francs. La majorité de la commission l'a repoussée par 17 voix contre 6. Sur le problème de l'adaptation de cette redevance la discussion a été plus difficile. La proposition de la minorité III (Fischer-Seen-

gen) de ne pas prévoir d'adaptation a été repoussée par une majorité de 13 voix contre 9, tandis que la proposition de la minorité II (Cavadini Adriano), prévoyant une adaptation de la redevance dans la mesure où les coûts du trafic routier la justifie et non en raison seulement des problèmes de renchérissement, a été repoussée par 11 voix contre 10.

La majorité de la commission vous propose d'en rester, dans les trois cas, à la proposition du Conseil fédéral.

Bundespräsident **Ogi**: Ich bitte Sie, alle drei Minderheitsanträge abzulehnen.

Zu den Ausführungen von Herrn Kern, der den Antrag der Minderheit I (Giezendanner) vertreten hat, möchte ich festhalten, dass ich vor zehn Jahren seinen Überlegungen hätte folgen können. Nun hat sich aber die Vignette in der Praxis gut eingepiegt; sie hat sich eingelebt. Deshalb wäre es falsch zu glauben, dass sich, wenn wir ihren Preis um 10 Franken erhöhen, auch international gesehen Schwierigkeiten ergeben könnten. Ich bitte Sie deshalb, die 40 Franken zu bewilligen und die 30 Franken, wie von der Minderheit I (Giezendanner) beantragt, nicht anzunehmen.

Denken Sie an all das, was wir mit diesem Geld auch zugunsten der Autofahrer tun können, und denken Sie auch an die Neat! Wenn Sie all das bedenken, werden Sie begreifen, dass dieser Aufschlag um 10 Franken sicher massvoll ist.

Sie sprechen immer wieder von «gleich langen Spiessen», die wir für den öffentlichen und den privaten Verkehr anstreben sollten. Es ist in diesem Saal sicher nicht bestritten, dass der öffentliche Verkehr im Verhältnis zum privaten Verkehr zu teuer ist. Deshalb sollten wir diese Anpassung jetzt vornehmen.

In bezug auf den Antrag der Minderheit II (Cavadini Adriano) möchte ich festhalten, dass die Herren Kommissionssprecher Vollmer und Caccia das Problem erläutert haben. Die Minderheit II will für eine Anpassung das fakultative Referendum vorsehen. Wir können davon ausgehen, dass auch die Vignette zu 40 Franken einmal der Teuerung angepasst werden muss. Man würde in einem solchen Fall aber wohl zuwarten, bis sich eine Anpassung um 10 Franken rechtfertigt.

Ich frage Sie: Ist es tatsächlich verhältnismässig, für eine solche Erhöhung allenfalls eine Volksabstimmung durchzuführen? Das wäre eine sogenannte Zehn-Franken-Abstimmung. Wenn Sie wissen, was eine Abstimmung heute kostet, was heute in eine Abstimmung investiert werden muss, was eine Abstimmung auch den Bund kostet, dann können wir uns eine sogenannte Zehn-Franken-Abstimmung nicht leisten.

Im übrigen möchte ich Sie auf eine Unklarheit in diesem Minderheitsantrag II aufmerksam machen: Was ist unter «Strassenverkehrskosten» zu verstehen? Sie haben heute morgen immer richtig abgestimmt – mit einer einzigen Ausnahme: Das war der entsprechende Artikel bei der Schwerverkehrsabgabe, den wir jetzt auch bei der Vignette behandeln. Ich möchte Sie bitten, diesen Fehler jetzt zu korrigieren, und ich möchte Sie bitten, diesen Antrag abzulehnen. Sie müssen ihn ablehnen, weil wir uns auch im Ausland lächerlich machen würden, wenn wir eine Zehn-Franken-Abstimmung durchführen müssten.

Deshalb bitte ich Sie, die Konsequenzen dieses Antrages zu sehen und ihn abzulehnen.

Cavadini Adriano, Sprecher der Minderheit II: Es tut mir leid, aber ich muss noch eine Präzisierung machen. Im Text des Minderheitsantrages II handelt es sich nicht um ein obligatorisches, sondern um ein fakultatives Referendum. Wenn die Räte eine Erhöhung beschliessen und kein Referendum ergriffen wird, dann tritt die neue Erhöhung in Kraft. Wenn dies in der Formulierung nicht so klar herauskommt, sollte die Redaktionskommission das später noch überprüfen.

Bundespräsident **Ogi**: Wissen Sie, Herr Cavadini Adriano, wir haben im Volk einmal über die Lastwagenbreite abgestimmt. Es ging um zwanzig Zentimeter, hier geht es um zehn Franken. Deshalb träumt der Bundesrat nicht, er muss auch damit rechnen, dass wir bei einer Erhöhung um zehn Franken mit einer Volksabstimmung rechnen müssen – die Abstimmung über 2,3 Meter oder 2,5 Meter hat es gezeigt.

Präsident: Wir kommen zur Bereinigung von Absatz 1. Ich schlage Ihnen folgendes Vorgehen vor: Wir stimmen zuerst über die Höhe der Abgabe ab, 30 oder 40 Franken. Anschliessend stimmen wir über die Anpassungsart ab, d. h. wir stellen den Antrag der Mehrheit gegen jenen der Minderheit II. Dem Resultat wird der Streichungsantrag der Minderheiten I und III gegenübergestellt.

Erste Abstimmung – Premier vote

Für den Antrag der Mehrheit	99 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I	23 Stimmen

Zweite Abstimmung – Deuxième vote

Eventuell – A titre préliminaire

Für den Antrag der Mehrheit	73 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit II	55 Stimmen

Definitiv – Définitivement

Für den Antrag der Mehrheit	80 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit I/III	37 Stimmen

Art. 36quinquies Abs. 2

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quinquies al. 2

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies Abs. 3

Antrag der Kommission
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Minderheit
(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)
Streichen

Eventualantrag Strahm Rudolf

(falls der Antrag der Minderheit abgelehnt wird)
.... gemäss Artikel 36ter und für die Deckung erfassbarer externer Kosten verwendet

Art. 36quinquies al. 3

Proposition de la commission
Majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Schmid Peter, Diener, Herczog, Steiger)
Biffer

Proposition subsidiaire Strahm Rudolf

(en cas de rejet de la proposition de la minorité)
.... de l'article 36ter et pour couvrir les coûts externes calculables.

Schmid Peter, Sprecher der Minderheit: Ich ziehe den Minderheitsantrag zurück, da er wohl ebensowenig eine Chance hat wie der analoge Antrag zur Schwerverkehrsabgabe. Ich möchte aber Herrn Bundespräsident Ogi bitten, dem Gesamtbundesrat einmal vorzuschlagen, zu prüfen, ob der Treibstoffgrundzoll zu einem späteren Zeitpunkt nicht besser vollumfänglich der Bundeskasse zugeführt werden soll. Herr Bundesrat Stich wird Ihnen dafür dankbar sein.

Präsident: Herr Strahm Rudolf hat seinen Eventualantrag bereits zurückgezogen.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 36quinquies Abs. 4

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quinquies al. 4

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Art. 36quinquies Abs. 5

Antrag der Kommission
Mehrheit
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates
Minderheit
(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)
Dieser Artikel gilt mit Wirkung ab 1. Januar 1995 und bleibt längstens bis zum 31. Dezember 2004 in Kraft.

Art. 36quinquies al. 5

Proposition de la commission
Majorité
Adhérer au projet du Conseil fédéral
Minorité
(Fischer-Seengen, Bezzola, Binder, Etique, Friderici Charles, Giezendanner, Giger, Luder, Schmied Walter)
Le présent article est applicable dès le 1er janvier 1995; il reste en vigueur jusqu'au 31 décembre 2004 au plus tard.

Fischer-Seengen, Sprecher der Minderheit: Wir ziehen diesen Antrag ebenfalls zurück, da nicht zu erwarten ist, dass Sie anders entscheiden werden als vor einer Viertelstunde.

Angenommen gemäss Antrag der Mehrheit
Adopté selon la proposition de la majorité

Art. 18 Abs. 3, Ziff. II

Antrag der Kommission
Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 18 al. 3, ch. II

Proposition de la commission
Adhérer au projet du Conseil fédéral

Angenommen – Adopté

Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble

Für Annahme des Entwurfes	86 Stimmen
Dagegen	12 Stimmen

C. Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

C. Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée aux prestations

Präsident: Herr Friderici Charles hat den Minderheitsantrag auf Nichteintreten bereits begründet.

Abstimmung – Vote

Für den Antrag der Mehrheit (Eintreten)	76 Stimmen
Für den Antrag der Minderheit (Nichteintreten)	32 Stimmen

Detailberatung – Discussion par articles

Titel

Antrag der Kommission
Bundesbeschluss über die Einführung einer leistungs- oder verbrauchsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Titre

Proposition de la commission
Arrêté fédéral concernant l'introduction d'une redevance sur le trafic des poids lourds liée, soit aux prestations, soit à la consommation

Angenommen – Adopté

Ingress, Ziff. I Einleitung*Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Préambule, ch. I Introduction*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Adopté***Art. 36quater***Antrag der Kommission**Abs. 1*

... eine leistungs- oder verbrauchsabhängige Abgabe

Abs. 2, 3

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Art. 36quater*Proposition de la commission**Al. 1*

... redevance liée, soit aux prestations, soit à la consommation. La redevance

Al. 2, 3

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Adopté***Ziff. II***Antrag der Kommission*

Zustimmung zum Entwurf des Bundesrates

Ch. II*Proposition de la commission*

Adhérer au projet du Conseil fédéral

*Adopté**Gesamtabstimmung – Vote sur l'ensemble*

Für Annahme des Entwurfes

79 Stimmen

Dagegen

29 Stimmen

Herczog: Es sind jetzt verschiedene Abstimmungen relativ rasch durchgeführt worden. Ich möchte Sie bitten, eine Abstimmung zu wiederholen bzw. auf eine Abstimmung zurückzukommen, nämlich zum Bundesbeschluss A. Dort haben wir bezüglich Referendumspflicht ein kleines Tohuwabohu produziert. Ich glaube, im Bundesbeschluss B war die Abstimmung korrekt und kam auch richtig heraus.

Es ist materiell falsch, wie es jetzt beim Bundesbeschluss A herausgekommen ist. Ich bitte Sie, meinem Rückkommensantrag zuzustimmen, damit wir über Artikel 20 Absatz 3 nochmals abstimmen können.

Präsident: Leider muss ich Ihnen mitteilen, dass Rückkommen nach der GesamtAbstimmung laut Reglement nicht mehr möglich ist. Aber weil wir ja als Parlament über unser Reglement selber entscheiden, bin ich einverstanden, den Ordnungsantrag anzunehmen. (*Heiterkeit*)

Stucky: Ich bitte Sie nun wirklich, das Reglement anzuwenden; denn ein Reglement ist für alle Fälle geschaffen worden und kann nicht aus der augenblicklichen Stimmung des Rates heraus einfach ad hoc geändert werden; sonst hat es gar keinen Sinn, ein Reglement zu machen.

Es ist etwas Pech, Herr Herczog: Ich hätte Ihnen auch noch zugestimmt, wenn es um die Sache gegangen wäre. Aber da müssen wir uns schon an das Reglement halten, das wir einmal akzeptiert haben; wir können das nicht einfach ad hoc aufheben.

Präsident: Dura lex est lex! Wir gehen somit zum nächsten Geschäft über.

An den Ständerat – Au Conseil des Etats

93.3050

**Dringliche Interpellation Wyss William
Kostenüberschreitung
Konzept «Bahn 2000»****Interpellation urgente Wyss William
«Rail 2000».****Dépassement des coûts***Wortlaut der Interpellation vom 1. März 1993*

Am 6. Dezember 1987 hat das Schweizer Volk in einer Referendumsabstimmung den Bundesbeschluss zum Konzept «Bahn 2000» inklusive der vier Neubaustrecken gutgeheissen. Vorgängig genehmigten die eidgenössischen Räte einen Rahmenkredit von 5,4 Milliarden Franken (Preisbasis 1985).

In den letzten Wochen erklärten die SBB, dass heute nunmehr von 10,7 Milliarden Franken für das gleiche Konzept ausgegangen werden müsse. Angesichts der heutigen Bundesfinanzlage gefährdet die massive Kostensteigerung die Realisierung des Konzepts «Bahn 2000».

Der Vorsteher des Eidgenössischen Verkehrs- und Energiewirtschaftsdepartementes sah sich deshalb gezwungen, die Kosten für das Konzept «Bahn 2000» auf 8 Milliarden Franken zu plafonieren. Er wies die SBB an, das ganze Konzept (Angebot, Betrieb, Rollmaterial, Bauten) zu überprüfen und ein Kernprojekt vorzulegen, das den Betrag von 8 Milliarden Franken nicht übersteigt (8 Milliarden Franken = Kredit 1986 auf Preisbasis 1985 von 5,4 Milliarden Franken plus aufgelaufene Teuerung bis Ende 1992).

Ist der Bundesrat bereit, das Parlament über die Ursachen der Kostensteigerungen und die Konzeptüberarbeitung umfassend zu informieren?

Ist der Bundesrat nicht auch der Auffassung, dass der Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1986 betreffend das Konzept «Bahn 2000» (SR 742.100) nicht mehr vollständig eingehalten werden kann und deshalb revidiert und dem Parlament zur erneuten Beratung vorgelegt werden muss?

Texte de l'interpellation du 1er mars 1993

Le 6 décembre 1987, lors d'un scrutin référendaire, le peuple suisse a approuvé l'arrêté fédéral concernant le projet «Rail 2000», y compris la construction de quatre nouveaux tronçons. Préalablement, les Chambres fédérales avaient voté un crédit-cadre de 5,4 milliards de francs (prix de 1985).

Il y a peu, les CFF ont déclaré qu'il fallait désormais prévoir la somme de 10,7 milliards de francs pour ce même projet. Etant donné la situation actuelle des finances fédérales, cette augmentation massive des coûts compromet sérieusement la réalisation de «Rail 2000».

En conséquence, le chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie s'est vu contraint de plafonner les coûts globaux à 8 milliards de francs. Il a également demandé aux CFF de réexaminer l'ensemble du projet (offre, exploitation, matériel roulant, constructions) et de présenter un projet de base qui ne dépasse pas ce montant (8 milliards de francs – crédit de 1986 sur la base du prix de 1985, soit 5,4 milliards de francs, plus le renchérissement accumulé jusqu'à la fin de 1992).

Le Conseil fédéral est-il disposé à informer en détail le Parlement sur les causes de cette augmentation des coûts et sur la révision du projet?

Le Conseil fédéral n'est-il pas lui aussi d'avis que l'arrêté fédéral du 19 décembre 1986 concernant le projet «Rail 2000» (RS 742.100) ne peut plus être complètement respecté, et qu'il faut donc le réviser, puis le soumettre à nouveau au Parlement?

Mitunterzeichner – Cosignataires: Binder, Bortoluzzi, Daepf, Fischer-Hägglingen, Hari, Jäggi Paul, Maurer, Müller, Neuenchwander, Schwab, Vetterli, Wanner, Zölch (13)

Strassenbenützungsabgaben. Verlängerung und Neugestaltung

Redevances sur l'utilisation des routes. Prorogation et refonte

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1993
Année	
Anno	
Band	I
Volume	
Volume	
Session	Frühjahrssession
Session	Session de printemps
Sessione	Sessione primaverile
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	13
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	92.012
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	17.03.1993 - 15:00
Date	
Data	
Seite	445-453
Page	
Pagina	
Ref. No	20 022 388

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.